EMPRESA PÚBLICA CORPORACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS MUNICIPALES DE JIPIJAPA

ServiCorp -EP

"Líneas bases para el diseño e implementación del

Plan de Movilidad Urbana Sostenible para el Cantón Jipijapa (PNMUS – Jipijapa)"

Versión 1.0

Elaborado por:	**Analista de Planificación 3**	
Ing. Jimmy Antonio Marcillo Cantos Mg. Sc.	EMPRESA PÚBLICA CORPORACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS MUNICIPALES DE JIPIJAPA - EP.	
Revisado y aprobado por:	**Gerente General (E)**	
Abg. Mayra Arteaga Gende	EMPRESA PÚBLICA CORPORACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS MUNICIPALES DE JIPIJAPA - EP.	

JIPIJAPA – MANABÍ -ECUADOR

2024

Contenido

1. INTRODUCCION 4
2. ANTECEDENTES 5
3. OBJETIVOS DEL PROYECTO 6
3.1. Objetivos Generales 6
3.2. Objetivos Específicos 7
4. DATOS GENERALES DEL CANTÓN JIPIJAPA 7
4.1. Cantón Jipijapa 8
4.2. Topografía del cantón. 9
4.3. Densidad poblacional: 10
5. COMPETENCIAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DESIGNADAS AL GAD MUNICIPAL DEL CANTÓN JIPIJAPA, POR EL GOBIERNO CENTRAL. 10
6. OFERTA DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y COMERCIAL EXISTENTE EN EL CANTÓN JIPIJAPA. 17
7. PARQUE AUTOMOTOR 18
7.1. Vehículos matriculados en Ecuador (2008-2023) 18
8. DATOS HISTORICOS DE SINIESTRALIDAD EN EL ECUADOR 20
8.1. Lesionados 21
8.2. Fallecidos 21
8.3. Incidentes por tipo a nivel nacional 22
8.4. Gravedad de incidentes por tipo 22
8.5. Incidentes por causa probable a nivel nacional 23
8.6. Gravedad de incidentes por causa probable 24
8.7. Nomenclatura de Gravedad de incidentes por causa probable 24
8.8. Tasa de mortalidad por provincia 25
8.9. Mortalidad por cantones 26
8.10. Datos de siniestralidad en Jipijapa 27
8.10.1. Información histórica de siniestros reportados (ANT) 28
8.10.2. Siniestro por tipo de vehículo 29
8.11. Siniestro por tipo de servicio 30
8.12. Causas principales de la accidentalidad en la ciudad de Jipijapa 30
8.13. Nivel de accidentabilidad en el período 2015-2021 en la zona urbana de la ciudad de Jipijapa 31

9. PLAN NACIONAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE – PNMUS PARA EL GAD MUNICIPAL DEL CANTÓN JIPIJAPA. 32
9.1. Mecanismos para el fomento de la seguridad vial. 32
9.2. Criterios para la transversalización del cambio climático en la PNMUS 32
9.3. Movilidad activa y micro movilidad 33
10. ESTRUCTURA DEL PLAN 33
10.1. Diagnóstico de situación: 34
10.2. Formulación de metas: 35
10.3. Acciones priorizadas por parte de las instituciones. 37
10.4. Elaboración del Plan de Acción. 38
10.5. Evaluación 39
10.6. Participación 39
11. CONCLUSIONES 40
12. RECOMENDACIONES 40
13. BIBLIOGRAFIA 42

1. INTRODUCCION

El Plan Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (PNMUS) para el cantón Jipijapa se presenta como una respuesta integral y estratégica a los desafíos que enfrenta la ciudad en términos de seguridad vial y desarrollo sostenible. En Jipijapa, al igual que en muchas áreas urbanas, la seguridad vial es un problema central que impacta directamente la calidad de vida de sus habitantes y el progreso integral de la comunidad. La gestión efectiva de la seguridad vial no solo es esencial para el bienestar social y la salud pública, sino también para garantizar la sostenibilidad y la eficiencia de la movilidad urbana.

Este proyecto específico está diseñado para abordar las características únicas de la infraestructura vial de Jipijapa, su dinámico perfil de movilidad y los desafíos particulares relacionados con la siniestralidad de tránsito, la sostenibilidad ambiental y la promoción de la movilidad activa. El objetivo fundamental del PNMUS es implementar estrategias que promuevan una convivencia segura y equitativa entre todos los usuarios de la vía, incluyendo peatones, ciclistas, motoristas y conductores de vehículos.

Adoptando un enfoque holístico respaldado por evidencia, se aspira no solo a reducir la frecuencia y gravedad de los accidentes viales, sino también a optimizar la eficiencia del transporte urbano y minimizar impactos adversos como la contaminación atmosférica y la congestión vehicular. A través de este proyecto, se busca contribuir significativamente al bienestar colectivo de la comunidad jipijapense, estableciendo un modelo de gestión de la seguridad vial que pueda ser replicable y adaptable a nivel local.

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible proporciona el marco global que inspira y orienta este esfuerzo local, con sus 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que abordan temas cruciales como la erradicación de la pobreza extrema, la reducción de la desigualdad, el crecimiento económico inclusivo, la creación de ciudades sostenibles y la mitigación del cambio climático. Estos objetivos no

solo establecen metas ambiciosas para América Latina y el Caribe, sino que también ofrecen principios rectores para promover un desarrollo urbano inclusivo y sostenible en Jipijapa.

La Nueva Agenda Urbana complementa estos esfuerzos al enfocarse en la creación e implementación de estrategias urbanas integradas. Propone cinco estrategias macro, incluyendo la facilitación de vínculos entre sectores público y privado, el apoyo a iniciativas de la sociedad civil, la promoción de una gobernanza democrática, la generación de información geolocalizada de calidad y el fortalecimiento de procesos participativos de planificación. Estas estrategias están diseñadas para mejorar la calidad de vida urbana a través de la colaboración entre diversos actores en la identificación y resolución de desafíos locales.

En resumen, el PNMUS para Jipijapa se posiciona como un proyecto transformador que busca abordar de manera integral los retos de seguridad vial y movilidad urbana, alineando las aspiraciones locales con los compromisos globales de desarrollo sostenible. Este plan no solo pretende resolver problemas actuales, sino también sentar las bases para un crecimiento urbano equitativo, inclusivo y respetuoso con el medio ambiente, beneficiando a las generaciones presentes y futuras de Jipijapa.

2. ANTECEDENTES

Los precedentes que sustentan este estudio se basan en un análisis detallado de la ciudad de Jipijapa, que indica una problemática significativa en términos de siniestros de tránsito y sus impactos. Al igual que en muchas ciudades, Jipijapa enfrenta desafíos derivados de una creciente urbanización y el aumento del tráfico vehicular y peatonal, lo cual determina la urgencia de implementar medidas efectivas para mejorar la seguridad vial.

La infraestructura vial de Jipijapa presenta características específicas, como intersecciones complicadas y áreas de alta y mediana densidad peatonal y vehicular, que han sido identificadas como puntos críticos donde ocurren con mayor frecuencia conflictos de tránsito. Estos incidentes no solo

pueden causar lesiones graves, sino también pérdidas de vidas humanas, lo que resalta la necesidad imperiosa de un enfoque estratégico para mitigar estos riesgos.

Los accidentes de tráfico, que actualmente ocupan el noveno lugar como causa principal de mortalidad a nivel global en todas las edades, resultan en más de 1,2 millones de vidas perdidas cada año y provocan lesiones no mortales en alrededor de 50 millones de personas en todo el mundo. Aproximadamente la mitad (49%) de las personas que fallecen en accidentes de tráfico son peatones, ciclistas y motociclistas. Estos incidentes constituyen la principal causa de defunción en el grupo de edad comprendido entre los 15 y los 29 años. (Organización Mundial de la Salud, 2017)

En el contexto específico de Ecuador, según datos de la Agencia Nacional del Tránsito hasta abril de 2024, se registraron 8,423 accidentes de tránsito, con 7,256 casos de lesiones y 848 fallecimientos en el lugar del incidente a nivel nacional. En Jipijapa, estas estadísticas muestran 27 accidentes, resultando en 22 personas lesionadas y 6 fallecimientos inmediatos.

3. OBJETIVOS DEL PROYECTO

3.1. Objetivos Generales

Diseñar e implementar un conjunto de estrategias y medidas efectivas que contribuyan a mejorar la movilidad urbana en el GAD Municipal del Cantón Jipijapa mediante la implementación del Plan Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (PNMUS), enfocándose en la seguridad vial, la sostenibilidad ambiental, y la participación comunitaria, para promover un desarrollo urbano seguro, alineado con los principios de desarrollo sostenible y los compromisos internacionales.

3.2. Objetivos Específicos

 Recopilar y analizar datos detallados sobre movilidad y siniestralidad en el Cantón Jipijapa para identificar patrones y puntos críticos.

 Implementar campañas educativas y talleres para concienciar y formar a la ciudadanía en materia de seguridad vial y movilidad sostenible.

 Promover la coordinación interinstitucional entre el GAD Jipijapa y otras entidades relevantes para fortalecer las políticas y acciones en seguridad vial.

 Integrar criterios de cambio climático en todas las acciones del PNMUS, enfocándose en la reducción de emisiones y la adaptación urbana.

 Fomentar la movilidad activa y la micro movilidad mediante la promoción de la bicicleta y otros medios no motorizados.

 Mejorar la infraestructura vial y peatonal en el Cantón Jipijapa para garantizar condiciones seguras y accesibles para todos los usuarios de la vía.

 Implementar políticas de gestión de tráfico que optimicen la circulación vehicular y peatonal, reduciendo los tiempos de desplazamiento y mejorando la seguridad.

 Establecer sistemas de monitoreo y evaluación para medir el impacto de las intervenciones del PNMUS y ajustar las estrategias según los resultados obtenidos.

 Promover la participación ciudadana activa a través de consultas públicas, mesas de trabajo y plataformas digitales para garantizar un proceso inclusivo y transparente.

 Fortalecer las capacidades del personal técnico del GAD Jipijapa en la implementación efectiva de estrategias de movilidad urbana sostenible.

4. DATOS GENERALES DEL CANTÓN JIPIJAPA

4.1. Cantón Jipijapa.

El cantón Jipijapa se encuentra ubicado entre las coordenadas 80°24’24” y 80°51’10” de longitud occidental, y 1°11’45” y 1°44’42” de latitud sur. Acorde a la división política administrativa, el área limita al Norte con el cantón Montecristi y parte de Santa Ana, al Sur con Puerto López, al Este con los cantones 24 de Mayo y Paján, y al Oeste con el Océano Pacífico.

Jipijapa posee una superficie de 1,420 km2 , cantón ubicado al sur de la Provincia de Manabí, en la franja costera del Ecuador. Acorde al censo del 2001 (INEC), Jipijapa cuenta con 71.083 habitantes con una población económicamente activa de 20,561 personas aproximadamente. (PDOT, 2021)

Cuenta con tres parroquias urbanas y siete parroquias rurales.

Entre las parroquias urbanas están:

- San Lorenzo de Jipijapa
- Manuel Inocencio Parrales i Guale
- Dr. Miguel Morán Lucio

Las parroquias rurales son:

- La América
- El Anegado
- Julcuy
- Pedro Pablo Gómez
- Puerto Cayo
- Membrillal
- La Unión.

4.2. Topografía del cantón.

Existe un macizo montañoso aislado e irregular, que se desarrolla entre Jipijapa y Manta, rodeado al norte y oeste por el Océano Pacifico, al sur por el valle de Jipijapa y al este por el río Portoviejo. En este valle termina la cordillera de Colonche y las montañas costaneras que siguen hacia Bahía de Caráquez. No se presentan cadenas largas, más bien son grupos macizos irregulares.

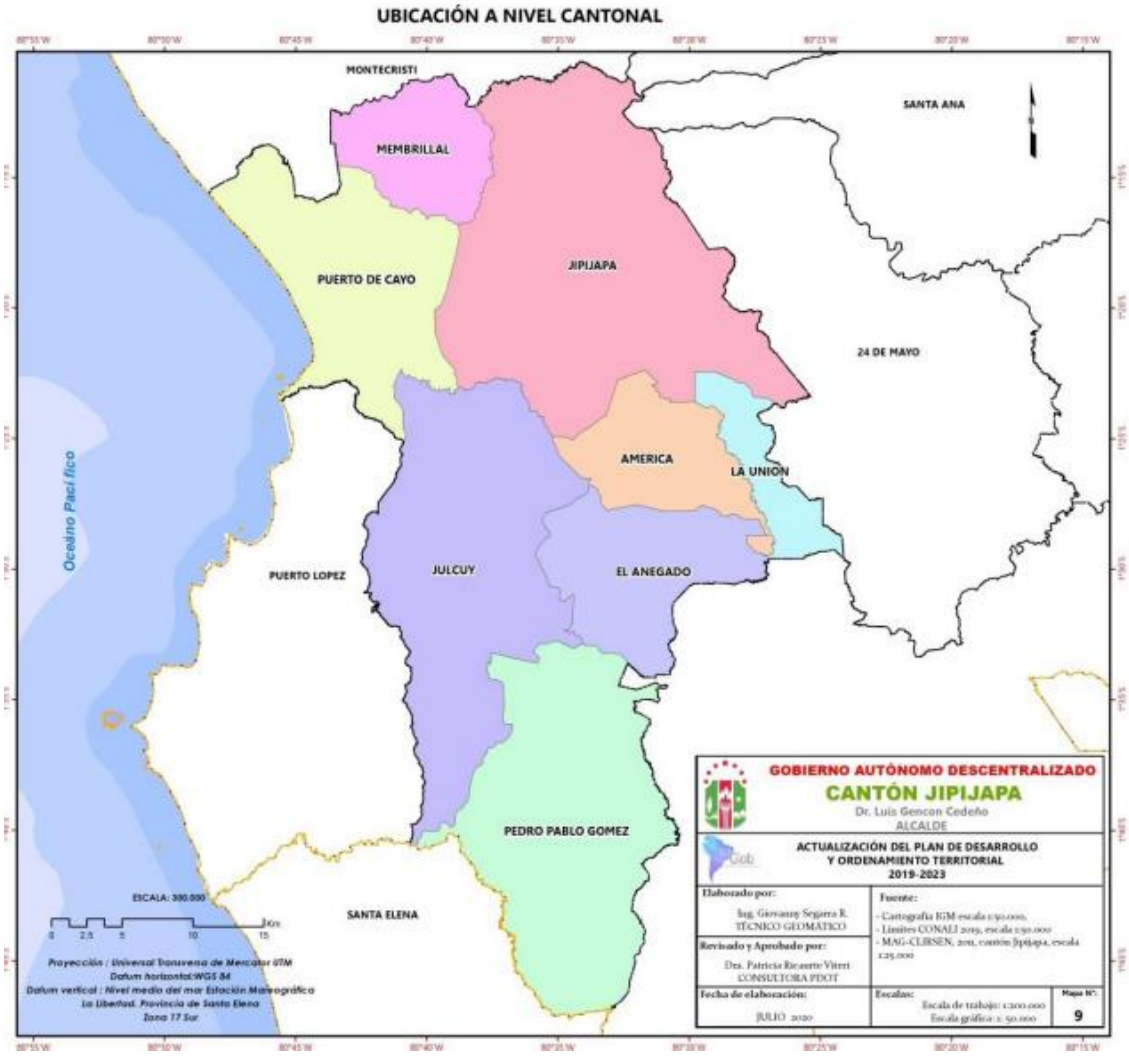


Ilustración 1 Mapa del Cantón Jipijapa por parroquias

Fuente. PDOT, 2021

4.3. Densidad poblacional:

La población del Cantón Jipijapa, según el Censo del 2010, es de: 71.083 Habitantes; Representa el 7.7% del territorio de la provincia de MANABÍ (aproximadamente 1.5 mil km2). 36.071 hombres que corresponde al 50,74%, (5.2 a nivel provincial), 35.012 Mujeres que corresponde al 49,26%, (5.1 a nivel provincial), Que representa el 5,18 % del total de la Provincia de Manabí; y, con una edad promedio de 31 años. 71.1 mil hab. (5.2% respecto a la provincia de MANABÍ).

5. COMPETENCIAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DESIGNADAS AL GAD MUNICIPAL DEL CANTÓN JIPIJAPA, POR EL GOBIERNO CENTRAL.

De conformidad con el artículo 52 de la Constitución de la República del Ecuador, establece que “Las personas tienen derecho a disponer de bienes y servicios de óptima calidad y a elegirlos con libertad, así como a una información precisa y no engañosa sobre su contenido y características.;

El Art. 240 de la Constitución de la República del Ecuador señala que los Gobiernos Autónomos Descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales.

En el numeral 2 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, establece ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.

En el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, señala que es competencia de los Gobiernos Autónomos Descentralizados – GADs Metropolitanos y Municipales planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

El artículo 314 de la Constitución de la República en su segundo inciso determina que, “El Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad,

regularidad, continuidad y calidad. El Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación".;

La Constitución de la República en su Art. 425, establece El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos. En caso de conflicto entre normas de distinta jerarquía, la Corte Constitucional, las juezas y jueces, autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, lo resolverán mediante la aplicación de la norma jerárquica superior. La jerarquía normativa considerará, en lo que corresponda, el principio de competencia, en especial la titularidad de las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados;

El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en su artículo 55 literales e) y f), establecen como competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado municipal, "Crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras;" y, "Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal", en concordancia con lo previsto en el literal a) del artículo 57, que establece como atribución del Concejo Municipal "El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones";

El artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), determina que "El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas";

El artículo 3A de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), determina que "El Estado garantizará los medios necesarios para que las personas puedan

elegir libremente el medio y la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes y servicios, con los límites establecidos por la autoridad competente.";

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el primer inciso de su artículo 30.3 señala que: "Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen".;

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el primer inciso de su artículo 30.4 señala que: "Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar";

En el literal c del artículo 30.5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, señala que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán la competencia de planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal…;

Los literales a), c), e), h), i), k), p), s), t) y v) del artículo 30.5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán como competencia, entre otras, las de: "a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y

reglamentos, la normativa del Ministerio rector del Transporte y la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como la que expidan los Gobiernos Autónomos Descentralizados, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal"; "c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector"; "e) Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, de conformidad con las políticas del ministerio sectorial"; "h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación. El Ministerio del sector establecerá el marco referencial correspondiente"; "i) Aprobar las normas de regulación y control de transporte terrestre y tránsito y seguridad vial dentro de la zona urbana y rural de su jurisdicción ubicada dentro de la red vial estatal"; "k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales"; "m) Regular y suscribir los títulos habilitantes de servicios de transporte terrestre, que operen dentro de sus circunscripciones territoriales"; "p) Emitir títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre a las operadoras de transporte debidamente constituidas a nivel intracantonal"; "s) Aprobar los informes de factibilidad para la creación de nuevos títulos habilitantes en el ámbito de su competencia"; "t) Aprobar los informes previos emitidos por el departamento técnico para la constitución jurídica de toda compañía o cooperativa en el ámbito de su competencia, según los parámetros que se establezcan en las ordenanzas respectivas"; "v) Expedir las ordenanzas necesarias que permitan planificar, regular, gestionar y controlar la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, de acuerdo con su modelo de gestión previo informe favorable de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial";

El artículo 57 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial determina lo siguiente: "Servicio de Transporte Comercial. -Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley. Dentro de esta clasificación se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, alternativo comunitario rural excepcional, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto de pasajeros y/o bienes; y, turístico, los cuales serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad, establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Para el caso del servicio de transporte alternativo comunitario rural excepcional, la emisión de títulos habilitantes se podrá otorgar a personas naturales o jurídicas";

El artículo 66 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determina que "El servicio de transporte público intracantonal, es aquel que opera dentro de los límites cantonales. La celebración de los contratos y/o permisos de operación de estos servicios será atribución de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales o Metropolitanos o de la Agencia Nacional en los cantones que no hayan asumido la competencia, con sujeción a las políticas y resoluciones de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su Reglamento".;

El artículo 72 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determina: "Títulos habilitantes de transporte terrestre. Son títulos habilitantes de transporte terrestre los contratos de operación, permisos de operación y autorizaciones, contenidos en la presente Ley, los cuales se otorgarán a las personas jurídicas domiciliadas en el Ecuador que tengan capacidad técnica y financiera y que cumplan con los requisitos exigidos en la Ley y los reglamentos; y, también a personas naturales para el servicio por cuenta propia y alternativo comunitario rural excepcional;

La Disposición General CUADRAGÉSIMA NOVENA de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que "El transporte alternativo comunitario rural excepcional, constituye el servicio para el traslado de terceras personas y/o bienes desde un lugar a otro, que operará en comunidades, comunas, recintos, barrios, parroquias rurales y urbano marginales donde sea segura y posible su prestación, siempre que no exista la prestación del servicio de transporte público u otro tipo de transporte comercial;

Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados respectivos, definir los sitios en donde podrá operar este servicio. Los títulos habilitantes podrán otorgarse a personas naturales o jurídicas por parte de la Agencia";

La Disposición General SEXAGÉSIMA, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que Dentro de los 180 días siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y los Gobiernos Autónomos Descentralizados, dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales determinarán las rutas para la prestación del servicio alternativo comunitario rural excepcional. Para el efecto además dispondrán que se proceda con la señalización vertical respectiva que permita identificar dichas vías. Además, dentro de este mismo término se definirá el reglamento de seguridad referido a este transporte excepcional:

Mediante resolución 006-CNC-2012, publicada en el suplemento del Registro Oficial No. 712 de mayo de 2012, el Consejo Nacional de Competencias, resolvió transferir progresivamente las competencias para planificar, regular y controlar el tránsito transporte terrestre y seguridad vial, a favor de los GADs Metropolitanos y Mancomunidades del país, en los términos previstos en dicha resolución;

En el numeral 3 del Art, 7, de la Resolución 006-CNC-2012, el Consejo Nacional de Competencias, establece tres modelos de gestión diferenciadas (A, B, C), en función de las necesidades territoriales, cantonales en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, la experiencia de los GADs Metropolitanos y Municipios y requisitos mínimos de sostenibilidad del servicio:

Lo expuesto anteriormente se resume en el siguiente detalle:

	FACULTADES		REGULACIÓN Y GESTIÓN	
MUNICIPIO	**MODELO**	**MATRICULACIÓN**	**TITULOS HABILITANTES Y DEMÁS PRODUCTOS Y SERVICIOS DE LA MATRIZ**	**CONTROL OPERATIVO**
JIPIJAPA	C	-	100% a partir del 01 de octubre de 2014	-

Tabla 1 Modelo de gestión tipo C

Fuente: Consejo Nacional de Competencias

Mediante Resolución 003-CNC-2015, publicada en el suplemento del Registro Oficial No. 475 de abril de 2015, el Consejo Nacional de Competencias, considera al Cantón Jipijapa dentro del modelo de gestión B, teniendo a su cargo la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en resolución No. 006-CNC-2012, de fecha 26 de abril del 2012, y publicada en el suplemento del Registro Oficial No. 712 de fecha 29 de mayo de 2012, exceptuando el control operativo del tránsito en la vía pública, el cual lo podrá asumir cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente. Se detalla a continuación:

	FACULTADES		REGULACIÓN Y GESTIÓN	
MUNICIPIO	**MODELO**	**MATRICULACIÓN**	**TITULOS HABILITANTES Y DEMÁS PRODUCTOS Y SERVICIOS DE LA MATRIZ**	**CONTROL OPERATIVO**
JIPIJAPA	B	Operativo 2015	100% a partir del 29 de septiembre de 2014	-

Tabla 2 Modelo de gestión tipo B

Fuente: Consejo Nacional de Competencias

El Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Jipijapa, mediante Resolución No.119-DE-ANT-2014, de fecha 29 de septiembre de 2014, asume las competencias de trasporte terrestre público y comercial en las modalidades: Transporte público intracantonal (rural y urbano), transporte comercial en taxis convencionales, transporte comercial de carga liviana y transporte escolar – institucional;

El Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón, mediante Resolución No.261-DE-ANT-2015, de fecha 26 de junio de 2015, asume las competencias en la modalidad excepcional de tricimotos.

6. OFERTA DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y COMERCIAL EXISTENTE EN EL CANTÓN JIPIJAPA.

El Cantón Jipijapa, cuenta en la actualidad con un parque automotor, dentro de la modalidad de transportación pública y comercial, y que brindan los servicios de transporte de pasajeros y de carga, los cuales están distribuidos de la siguiente manera:

TRANSPORTE PÚBLICO INTRACANTONAL – BUS URBANO			
NO.	**NOMBRE DE OPERADORA**	MODALIDAD DE TRANSPORTE	**UNIDADES POR HABILITAR**
1	Cooperativa Villa de Oro	Transporte público de pasajeros urbano	22
TOTAL, HABILITADOS			**22**

Tabla 3 Transporte público de pasajeros

Fuente: Base de datos de la ATM – Jipijapa (Con corte al mes de enero del 2024).

TRANSPORTE COMERCIAL EN TAXI CONVENCIONAL			
NO.	**NOMBRE DE OPERADORA**	MODALIDAD DE TRANSPORTE	**UNIDADES POR HABILITAR**
1	Cooperativa 8 de enero	Taxi convencional	108
2	Cooperativa Sultana del Café	Taxi convencional	99
3	Cooperativa Stereo Guía	Taxi convencional	103
TOTAL, HABILITADOS			**310**

Tabla 4 Taxi Convencional

Fuente: Base de datos de la ATM – Jipijapa (Con corte al mes de enero del 2024).

TRANSPORTE COMERCIAL EN TAXI EJECUTIVO			
NO.	**NOMBRE DE OPERADORA**	MODALIDAD DE TRANSPORTE	**UNIDADES POR HABILITAR**
1	Compañía Vencedores S.A.	Taxi ejecutivo	57
2	Compañía Santísima Trinidad S. A	Taxi ejecutivo	17
TOTAL, HABILITADOS			**74**

Tabla 5 Taxi Ejecutivo

Fuente: Base de datos de la ATM – Jipijapa (Con corte al mes de enero del 2024).

TRANSPORTE COMERCIAL ESCOLAR E INSTITUCIONAL			
NO.	**NOMBRE DE OPERADORA**	MODALIDAD DE TRANSPORTE	**UNIDADES POR HABILITAR**
1	Compañía Sultanasur Café S.A	Escolar e institucional	17
TOTAL, HABILITADOS			**17**

Tabla 6 Escolar e Institucional

Fuente: Base de datos de la ATM – Jipijapa (Con corte al mes de enero del 2024).

TRANSPORTE DE CARGA LIVIANA			
NO.	**NOMBRE DE OPERADORA**	MODALIDAD DE TRANSPORTE	**UNIDADES POR HABILITAR**
1	Cooperativa Flor del Café S. A	Carga liviana	15
TOTAL, HABILITADOS			**15**

Tabla 7 Carga Liviana

Fuente: Base de datos de la ATM – Jipijapa (Con corte al mes de enero del 2024).

TRANSPORTE COMERCIAL EN TRICIMOTOS			
NO.	**NOMBRE DE OPERADORA**	MODALIDAD DE TRANSPORTE	**UNIDADES POR HABILITAR**
1	Cooperativa Tricicayo S. A	Tricimoto	7
2	Cooperativa Puertocayomarazul S. A	Tricimoto	7
TOTAL, HABILITADOS			**14**

Tabla 8 Transporte comercial en Tricimotos

Fuente: Base de datos de la ATM – Jipijapa (Con corte al mes de enero del 2024).

7. PARQUE AUTOMOTOR

7.1. Vehículos matriculados en Ecuador (2008-2023)

El parque automotor se refiere al conjunto de vehículos registrados y en circulación en el país, identificando principalmente el tipo y la cantidad de vehículos. De esta manera se puede determinar,

por ejemplo, el crecimiento del parque automotor en comparación con el crecimiento poblacional o el crecimiento de un determinado tipo de vehículo comparado con otro.

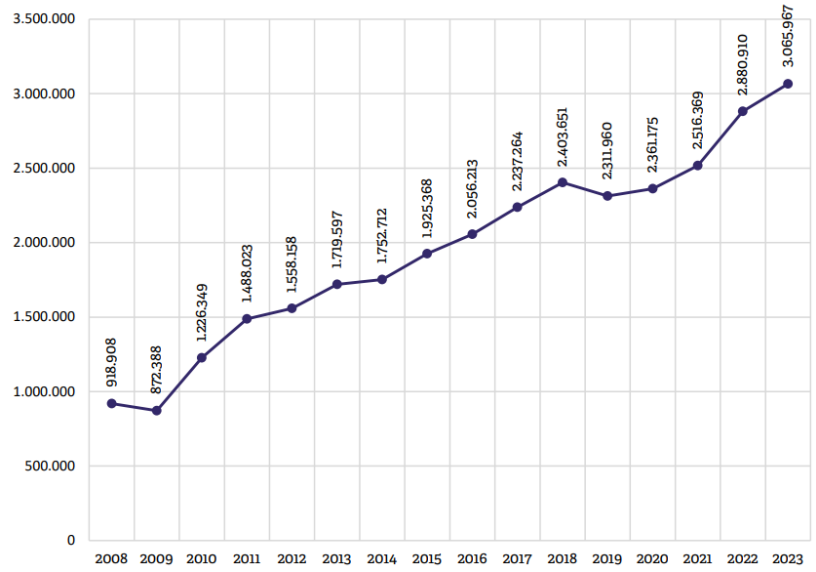


Gráfico 1 Total de vehículos matriculados en Ecuador (2008-2023)

Fuente. Estadísticas Agencia Nacional de Tránsito

En 2023 se matricularon 3.065.967 vehículos en el país y por segundo año consecutivo el tipo de vehículo con más unidades matriculadas fueron las motocicletas.

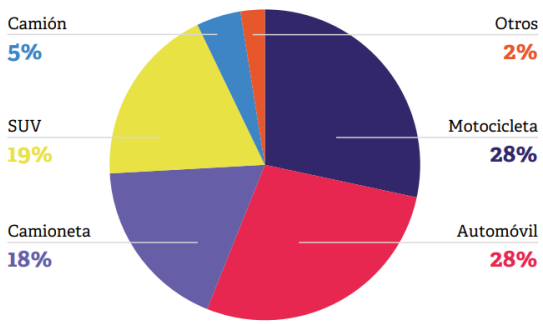


Gráfico 2 Porcentaje de vehículos matriculados en Ecuador en 2023

Fuente. Estadísticas Agencia Nacional de Tránsito

En cuanto a las cifras del Parque Automotor en el cantón Jipijapa se describe en la siguiente tabla, en base a la cantidad de vehículos matriculados en la ATM del GAD Jipijapa, con una estimación proyectada hasta el año 2035:

DATOS	CIFRAS
CANTIDAD DE VEHÍCULOS MATRICULADOS ANUALMENTE EN LA AUTORIDAD DE TRÁNSITO MUNICIPAL DEL GAD JIPIJAPA	**9.600 vehículos**
PROYECCIÓN DE CRECIMIENTO ANUAL DEL PARQUE AUTOMOTOR DEL CANTÓN JIPIJAPA	**3% - 4%**
ESTIMACIÓN DE PORCENTAJE DE CRECIMIENTO VEHICULAR HASTA EL AÑO 2035	**60%**
CANTIDAD DE VEHÍCULOS PROYECTADOS HASTA EL AÑO 2035	**18.000 vehículos**

Tabla 9 Parque Automotor de Jipijapa y su proyección hasta el año 2035

Fuente. Consultoría GAD Jipijapa 2020

8. DATOS HISTORICOS DE SINIESTRALIDAD EN EL ECUADOR

A continuación, se muestran las series históricas de lesionados y fallecidos a nivel nacional desde el año 2008 hasta el año 2023. Es importante tomar en cuenta que el número de fallecidos que se indica en este reporte se refiere a aquellas personas que mueren inmediatamente en el sitio donde se produce el siniestro, sin llegar a ser trasladados a un hospital o recibir atención médica especializada; mientras que, los lesionados son aquellas personas que después de un siniestro de tránsito fueron ingresadas a un centro de salud y permanecieron al menos 24 horas en el mismo. Lamentablemente, el

año 2023 se convirtió en el año en donde históricamente más personas perdieron la vida debido a siniestros de tránsito.

8.1. Lesionados

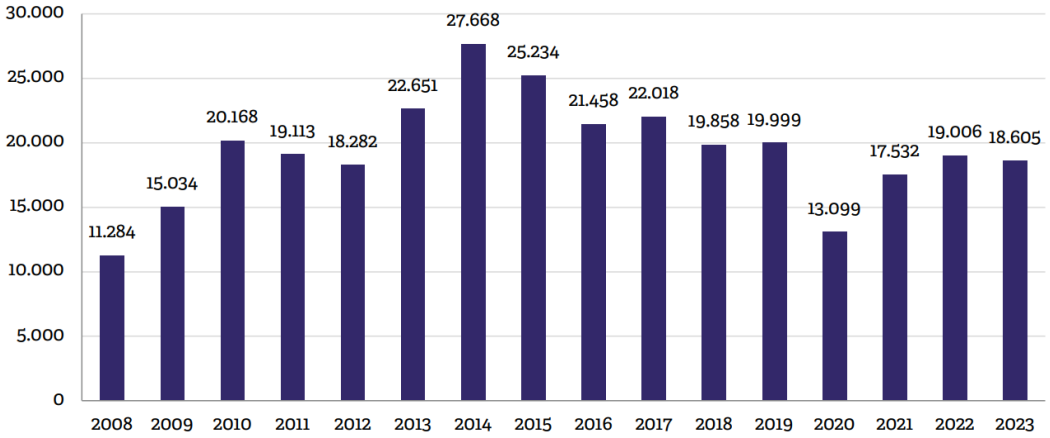


Gráfico 3 Número de lesionados en siniestros de tránsito en Ecuador entre 2008 y 2023

Fuente. Estadísticas Agencia Nacional de Tránsito

8.2. Fallecidos

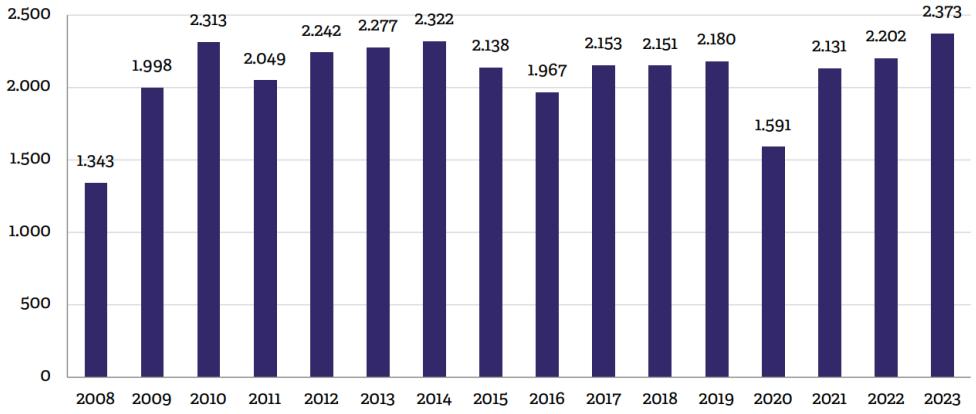


Gráfico 4 Número de fallecidos en siniestros de tránsito en Ecuador entre 2008 y 2023

Fuente. Estadísticas Agencia Nacional de Tránsito

8.3. Incidentes por tipo a nivel nacional

En el Gráfico 5 se muestran el total de siniestros en el país divididos por tipo de siniestro, se observa que el 27.48% del total de incidentes son de tipo choque lateral (incluye choque lateral angular y choque lateral perpendicular), siendo este el más común Ecuador en 2023.

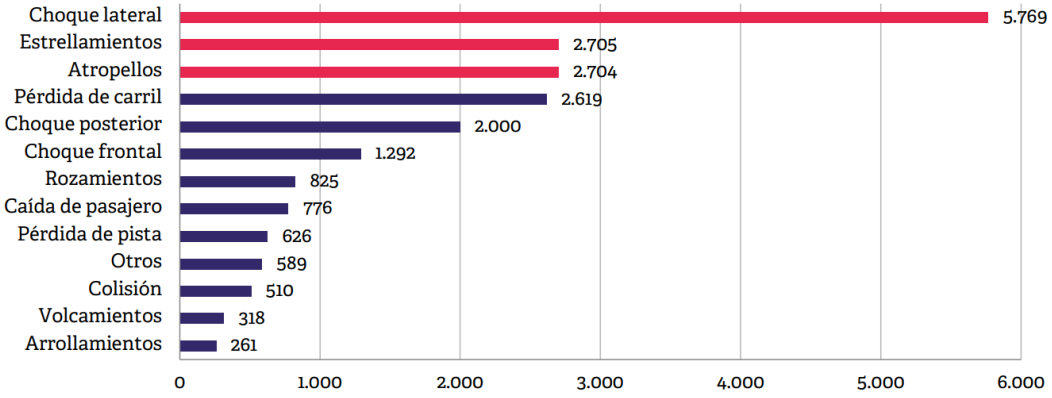


Gráfico 5 Siniestros de tránsito por tipo en Ecuador en 2023

Fuente. Estadísticas Agencia Nacional de Tránsito

8.4. Gravedad de incidentes por tipo

La importancia del Gráfico 6 radica principalmente en observar cuál de los Tipos de Siniestros son los más graves dependiendo si resultaron personas lesionadas o fallecidas. Al analizar los datos vemos que los arrollamientos son los incidentes más graves, en donde casi el 40% de los siniestros resultan en fallecimiento de la persona afectada. Es importante observar que a pesar de que los atropellos y caída de pasajeros no son tan fatales como otros tipos de siniestros, menos de un 5% de estos siniestros resultan en que el afectado resulta ileso.

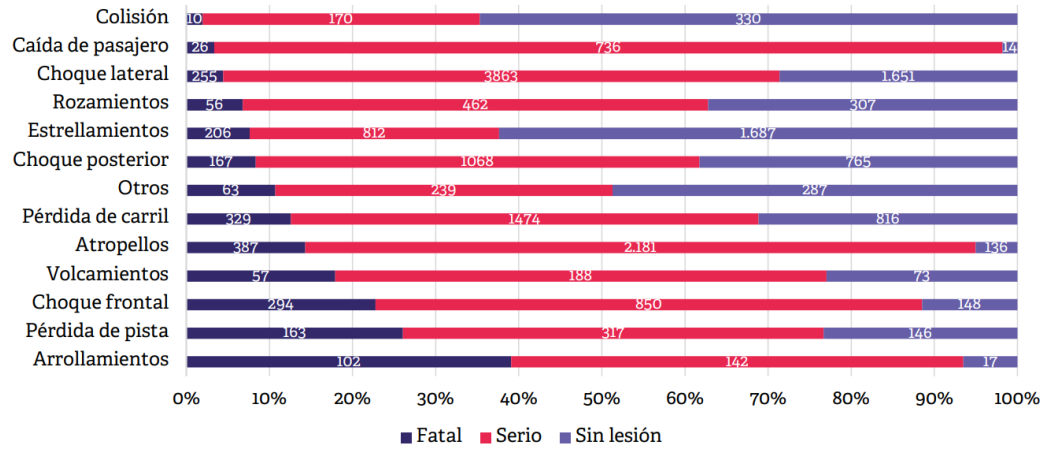


Gráfico 6 Porcentaje de gravedad de incidentes por tipo, según categorización de ANT

Fuente. Estadísticas Agencia Nacional de Tránsito

8.5. Incidentes por causa probable a nivel nacional

Es importante resaltar que al observar el Gráfico 7 vemos que 1 de cada 4 siniestros se producen debido a que el conductor permanece desatento a las condiciones del tránsito, de estos, más del 60% resultan en incidentes con víctimas fatales o lesionadas.

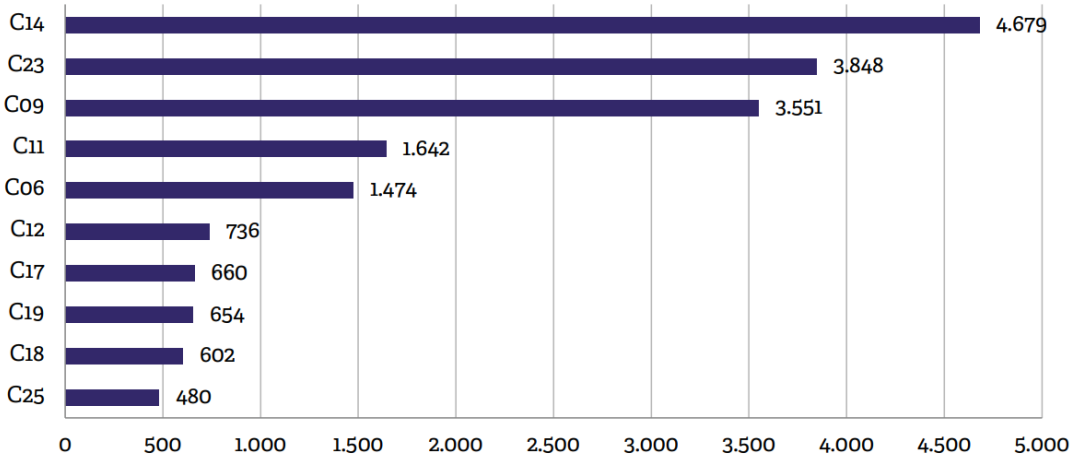


Gráfico 7 Siniestros de tránsito por causa probable en Ecuador en 2023

Fuente. Estadísticas Agencia Nacional de Tránsito

8.6. Gravedad de incidentes por causa probable

En un análisis similar al numeral 5.3, en este gráfico podemos observar que tan grave es un siniestro dependiendo de la causa probable del mismo, es así como obtenemos que casi el 30% de los siniestros en los que un conductor detiene o estaciona su vehículo en sitios o zonas que entrañen peligro, tales como zona de seguridad, curvas, puentes, túneles o pendientes resultan ser fatales.

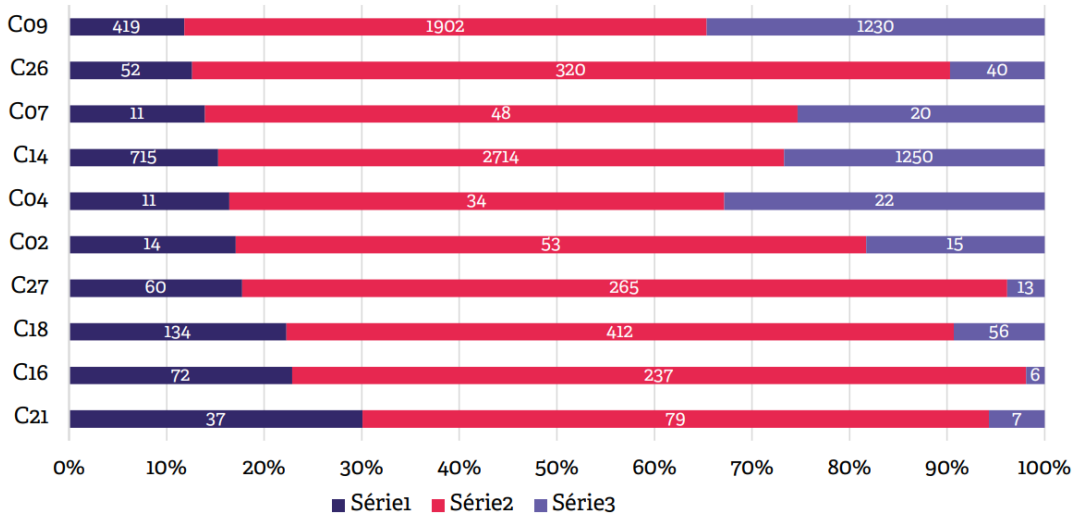


Gráfico 8 Gravedad de siniestros de tránsito por causa probable en Ecuador en 2023

Fuente. Estadísticas Agencia Nacional de Tránsito

8.7. Nomenclatura de Gravedad de incidentes por causa probable

C01	Caso fortuito o fuerza mayor (explosión de neumático nuevo, derrumbe, inundación, caída de puente, árbol, presencia intempestiva e imprevista de semovientes en la vía, etc.).
C02	Presencia de agentes externos en la vía (agua, aceite, piedra, lastre, escombros, maderos, etc.).
C03	Conducir en estado de somnolencia o malas condiciones físicas (sueño, cansancio y fatiga).
C04	Daños mecánicos previsibles.
C05	Falla mecánica en los sistemas y/o neumáticos (sistema de frenos, dirección, electrónico o mecánico).

C06	Conduce bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos
C07	Peatón transita bajo influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos.
C08	Peso y volumen-no cumplir con las normas de seguridad necesarias al transportar cargas.
C09	Conducir vehículo superando los límites máximos de velocidad.
C10	Condiciones ambientales y/o atmosféricas (niebla, neblina, granizo, lluvia).
C11	No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede.
C12	No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos.
C14	Conducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor).
C15	Dejar o recoger pasajeros en lugares no permitidos.
C16	No transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto.
C17	Bajarse o subirse de vehículos en movimiento sin tomar las precauciones debidas.
C18	Conducir en sentido contrario a la vía normal de circulación.
C19	Realizar cambio brusco o indebido de carril.
C20	Mal estacionado- el conductor que detenga o estacione vehículos en sitios o zonas que entrañen peligro, tales como zona de seguridad, curvas, puentes, túneles, pendientes.
C21	Malas condiciones de la vía y/o configuración. (Iluminación y diseño).
C22	Adelantar o rebasar a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos tales como: curvas, puentes, túneles, pendientes, etc.
C23	No respetar las señales reglamentarias de tránsito (pare, ceda el paso, luz roja del semáforo, etc.).
C24	No respetar las señales manuales del agente de tránsito
C25	No ceder el derecho de vía o preferencia de paso a vehículos.
C26	No ceder el derecho de vía o preferencia de paso al peatón
C27	Peatón que cruza la calzada sin respetar la señalización existente (semáforos o señales manuales).
C28	Dispositivo regulador de tránsito en mal estado de funcionamiento (semáforo).

Tabla 10 Nomenclatura de Gravedad de incidentes por causa probable.

Fuente. Agencia Nacional de Tránsito

8.8. Tasa de mortalidad por provincia

A nivel nacional tenemos una tasa de mortalidad de 14 fallecidos por cada 100.000 habitantes, once provincias se encuentran sobre la tasa nacional y cuatro provincias tienen una tasa superior a 20 fallecidos por cada 100.000 habitantes.

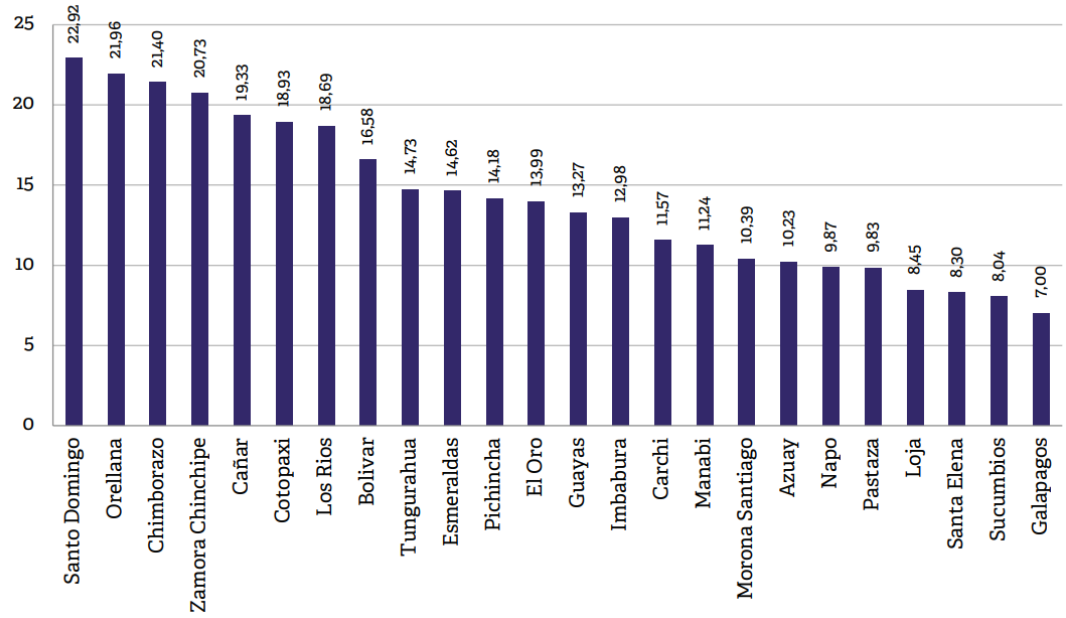


Gráfico 9 Tasa de muertes por cada 100.000 habitantes por provincia

Fuente. Agencia Nacional de Tránsito

8.9. Mortalidad por cantones

En el Ecuador existen 221 cantones, solamente 41 de estos cantones no registraron fallecidos debido a siniestros de tránsito. De los restantes 180 cantones, a continuación, se muestran los veinte cantones con mayor número de fallecidos. Es importante indicar que el número de fallecidos por cantón, indicado en este numeral, puede variar con los datos emitidos por los entes de control de cada ciudad debido a que estos muchas veces no tienen autoridad en toda el área.

NO	CANTÓN	FALLECIDOS
1	Quito	329
2	Guayaquil	312
3	Santo Domingo	100
4	Mejiá	59
5	Latacunga	57
6	Cuenca	55
7	Ambato	51
8	Machala	49

9	San Jacinto de Yaguachi	39
10	Naranjal	36
11	Quinindé	35
12	Quevedo	33
13	Portoviejo	31
14	Daule	30
15	Ventanas	29
16	Riobamba	28
17	Manta	28
18	Guano	27
19	Milagro	27
20	Ibarra	27

Tabla 11 Veinte cantones con mayor número de fallecidos por siniestros de tránsito

Fuente. Estadísticas Agencia Nacional de Tránsito

8.10. Datos de siniestralidad en Jipijapa

De acuerdo a la base de datos del Visor de Siniestralidad Nacional, la Agencia Nacional de Tránsito reporta que para el cantón Jipijapa, desde el año 2017 hasta el mes de abril del año 2024, registra 501 siniestros, de los cuales 526 corresponde a lesionados y 65 a fallecidos In Situ.

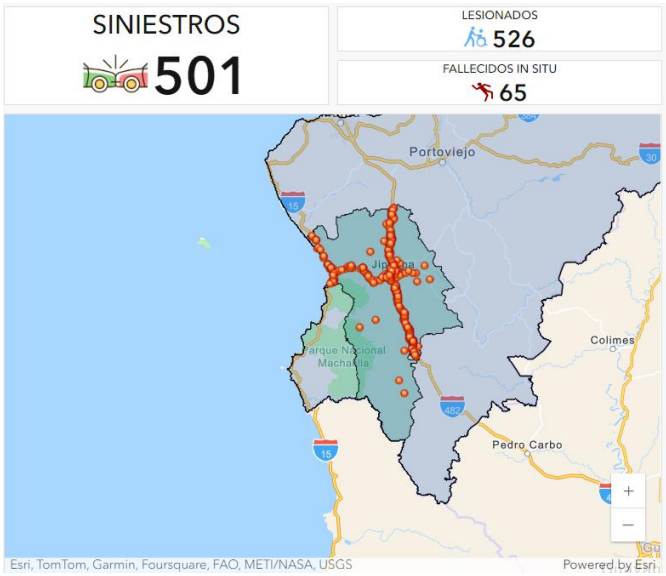


Ilustración 2 Información histórica de siniestros reportados (ANT)

Fuente. Estadísticas Agencia Nacional de Tránsito

AÑO	SINIESTROS	LESIONADOS	FALLECIDOS
2017	87	83	11
2018	73	88	20
2019	74	72	6
2020	43	52	4
2021	63	65	5
2022	68	82	6
2023	66	62	7
2024	27	22	6

Tabla 12 Datos de siniestralidad en Jipijapa

Fuente. Estadísticas Agencia Nacional de Tránsito

8.10.1. Información histórica de siniestros reportados (ANT)

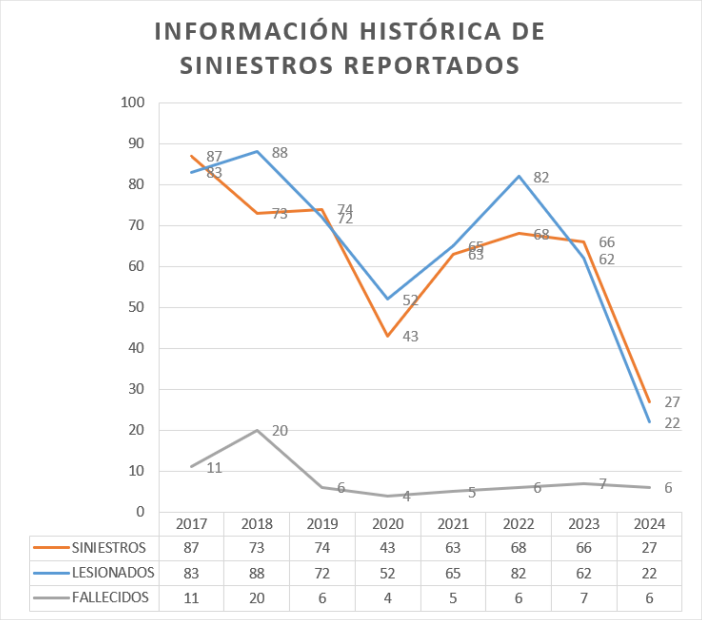


Gráfico 10 Información histórica de siniestros de tránsitos reportados

Fuente. Estadísticas Agencia Nacional de Tránsito

8.10.2. Siniestro por tipo de vehículo

ITEM	TIPO DE VEHICULO	%
1	AUTOMOVIL	20.56
2	CAMIÓN	19.76
3	CAMIONETA	15.17
4	MOTOCICLETA	20.56
5	NO IDENTIFICADO	11.78
6	VEHICULO DEPORTIVO UTILITARIO	7.98
7	OTRO	4.19

Tabla 13 Siniestro por tipo de vehículo

Fuente. Estadísticas Agencia Nacional de Tránsito

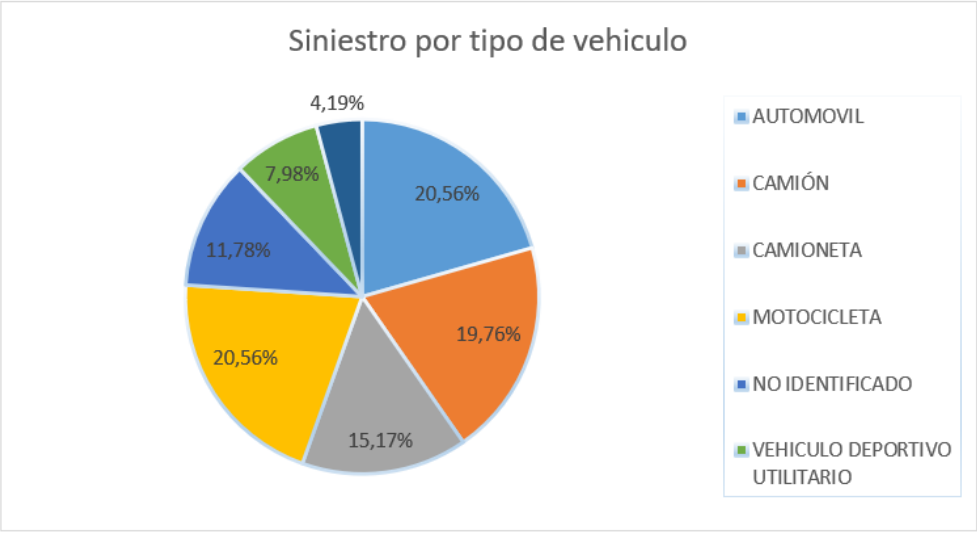


Gráfico 11 Siniestro por tipo de vehículo

Fuente. Estadísticas Agencia Nacional de Tránsito

8.11. Siniestro por tipo de servicio

ITEM	TIPO DE SERVICIO	%
1	COMERCIAL	1,2
2	ESTADO	1,2
3	PARTICULAR	78,64
4	PÚBLICO	18,96

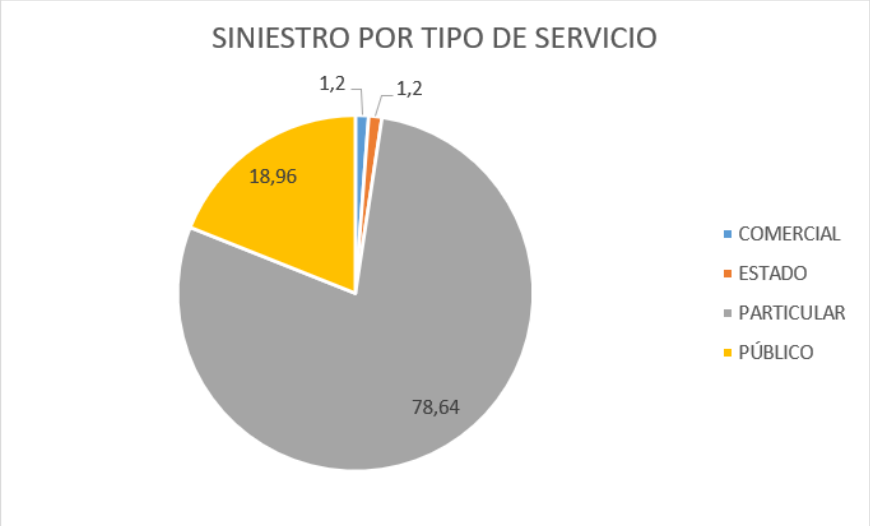


Gráfico 12 Siniestro por tipo de servicio

Fuente. Estadísticas Agencia Nacional de Tránsito

8.12. Causas principales de la accidentalidad en la ciudad de Jipijapa

De acuerdo al informe de la Policía Nacional sobre las causas principales de la accidentalidad en la ciudad de Jipijapa en el período 2015-2021, se manifiestan las siguientes: exceso de velocidad; conducir en estado de ebriedad; distracciones para el conductor; salto de luz roja; evitar equipos de seguridad; incumplimiento de la conducción en el carril; adelantamiento de manera incorrecta. En todos los casos puede constatarse que las causas están asociadas a una escasa educación vial de los conductores. (Vista de Evaluación de La Accidentalidad En La Zona Urbana de Jipijapa Por Deficiencias En La Señalización Vertical.Pdf, n.d.)

8.13. Nivel de accidentabilidad en el período 2015-2021 en la zona urbana de la ciudad de Jipijapa

AÑO	N.º DE ACCIDENTES	CAUSA
2015	7	Conducir en estado de ebriedad; no respetar señales de tránsito; distracciones para el conductor; incumplimiento de la conducción en el carril.
2016	9	Distracciones para el conductor; incumplimiento de la conducción en el carril y adelantamiento de manera incorrecta; exceso de velocidad.
2017	6	Exceso de velocidad; conducir en estado de ebriedad; calles en mal estado.
2018	6	Exceso de velocidad; salto de luz roja; calles en mal estado.
2019	1	Exceso de velocidad
2020	11	Conducir en estado de ebriedad; distracciones para el conductor; incumplimiento de la conducción en el carril y adelantamiento de manera incorrecta.
2021	14	Exceso de velocidad; conducir en estado de ebriedad; calles en mal estado.

Tabla 14 Nivel de accidentabilidad en el período 2015-2021 en la zona urbana de la ciudad de Jipijapa

Fuente: Vista de Evaluación de La Accidentalidad En La Zona Urbana de Jipijapa Por Deficiencias En La Señalización Vertical.Pdf, n.d.

El análisis de los accidentes de tránsito en Jipijapa entre 2015 y 2021 muestra un aumento significativo de incidentes en los últimos años, con 14 accidentes registrados en 2021. Las principales causas recurrentes incluyen el exceso de velocidad, conducir en estado de ebriedad, distracciones para el conductor y calles en mal estado. Para abordar estos problemas en el marco del Plan Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (PNMUS), es crucial implementar campañas educativas, mejorar la infraestructura vial, incrementar la vigilancia y control del tránsito, y fomentar la participación comunitaria en la identificación de puntos críticos y en la creación de soluciones sostenibles para mejorar la seguridad vial.

9. PLAN NACIONAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE – PNMUS PARA EL GAD MUNICIPAL DEL CANTÓN JIPIJAPA.

9.1. Mecanismos para el fomento de la seguridad vial.

El análisis de la seguridad vial en el Cantón Jipijapa revela la necesidad de implementar un plan integral que aborde la recolección y análisis de datos sobre movilidad y siniestralidad, identificando patrones y puntos críticos mediante mapas de movilidad. Es crucial la formación y concienciación ciudadana a través de campañas educativas y talleres, así como la coordinación interinstitucional entre el GAD Jipijapa y otras entidades competentes en transporte y seguridad vial. La participación social se promoverá mediante debates ciudadanos y la involucración de organizaciones comunitarias, asegurando un enfoque colaborativo. La evaluación constante mediante indicadores de éxito como la reducción de siniestros, satisfacción ciudadana y nivel de compromiso permitirá ajustar las estrategias y asegurar la efectividad del plan.

9.2. Criterios para la transversalización del cambio climático en la PNMUS

La guía diseñada para los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) de Ecuador ofrece herramientas estratégicas para planificar y evaluar la acción climática, facilitando la reducción de emisiones y la adaptación urbana al cambio climático. Adaptada para el GAD Municipal del Cantón Jipijapa, esta propuesta aborda la recolección de datos sobre movilidad y siniestralidad, utilizando el Índice de Calidad del Aire (IQCA) para monitorear la contaminación. Se enfatiza la educación vial y la sensibilización climática a través de campañas comunitarias, especialmente dirigidas a grupos vulnerables. La evaluación constante mediante indicadores de éxito, como la reducción de siniestros y la satisfacción ciudadana, permitirá ajustar y mejorar las estrategias implementadas, promoviendo un desarrollo urbano sostenible y resiliente.

9.3. Movilidad activa y micro movilidad

El plan para promover la movilidad activa y micromovilidad en el GAD Municipal del Cantón Jipijapa se enfoca en implementar diversas acciones estratégicas. Esto incluye la creación de un manual de estilo para campañas de promoción de la bicicleta, la introducción de planes de movilidad ciclista en centros de trabajo y educativos, y la organización de eventos como "Bicicleta al Trabajo". Además, se llevarán a cabo campañas educativas sobre seguridad y no violencia de género en el espacio público, junto con el desarrollo de una plataforma web proyectada a futuro y un repositorio de estudios locales sobre el impacto de la bicicleta. Estas iniciativas están diseñadas para mejorar la calidad de vida, promover un desarrollo urbano sostenible y fortalecer la colaboración con diversos sectores de la comunidad local.

10. ESTRUCTURA DEL PLAN

El proyecto para implementar la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (PNMUS) en el GAD Municipal del Cantón Jipijapa se centrará en mejorar las condiciones de movilidad local y promover inversiones en proyectos de transporte sostenible alineados con la Agenda 2030 y el Acuerdo de París. Este plan busca innovar los sistemas de movilidad para enfrentar desafíos actuales y futuros, fortaleciendo la economía local y mejorando la calidad de vida de los residentes. Se priorizará la creación de infraestructuras seguras y accesibles, la promoción de transporte público eficiente, y la implementación de medidas para reducir las emisiones de carbono. La adaptación de la PNMUS incluirá la capacitación del personal técnico del GAD en la implementación de estrategias específicas, con el objetivo de cumplir con los compromisos ambientales y posicionar a Jipijapa como un modelo regional en movilidad urbana sostenible.

El Plan Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (PNMUS) para el GAD Municipal del Cantón Jipijapa se estructura en varias etapas clave. Inicia con mecanismos para fortalecer la seguridad vial mediante la recolección y análisis de datos de movilidad y siniestralidad, incluyendo campañas educativas y talleres para la ciudadanía, y la coordinación interinstitucional. Se enfoca también en la transversalización del cambio climático, integrando herramientas para la reducción de emisiones y la adaptación urbana, con especial énfasis en educación vial y sensibilización climática. Además, promueve la movilidad activa y la micromovilidad a través de la promoción de la bicicleta, la implementación de planes ciclistas y eventos comunitarios, junto con el desarrollo futuro de plataformas digitales y repositorios locales. Este plan estructurado busca no solo mejorar las condiciones de movilidad urbana y la seguridad vial, sino también avanzar hacia un desarrollo urbano sostenible y resiliente en Jipijapa, alineado con los compromisos internacionales y las metas de desarrollo sostenible.

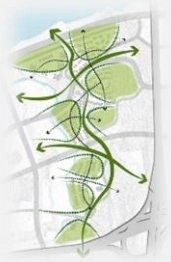
10.1. Diagnóstico de situación:

Dentro del análisis de la situación actual de la seguridad vial en el cantón Jipijapa dentro del marco del Plan Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (PNMUS), se establecerán directrices específicas. Se procederá a recopilar y analizar datos locales detallados sobre accidentes de tránsito, identificar puntos críticos de la infraestructura vial y evaluar perfiles de riesgo de los usuarios, contextualizando los factores que contribuyen a los incidentes viales en la ciudad. Este diagnóstico se estructurará en secciones que incluirán datos demográficos, geográficos y socioeconómicos pertinentes para la seguridad vial, así como indicadores detallados de movilidad urbana y estadísticas precisas sobre accidentes de tránsito, clasificados por tipo de incidente y ubicación. Además, se revisarán las actuaciones recientes en marcha relacionadas con la seguridad vial en Jipijapa, destacando programas existentes y áreas de mejora identificadas. Este enfoque integrado permitirá fundamentar estrategias

efectivas para mejorar la seguridad vial y promover un sistema de transporte más seguro y sostenible en el cantón Jipijapa, alineado con los objetivos del PNMUS y las necesidades locales específicas.

10.2. Formulación de metas:

Basado en el contexto proporcionado y la estructura del Plan Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (PNMUS) para el GAD Municipal del Cantón Jipijapa, se definen los siguientes 10 metas principales para la implementación efectiva del plan:

	ÁMBITO DE ACTUACIÓN		METAS
1		**Mejorar la infraestructura vial y la señalización**:	Modernizar y adecuar la infraestructura vial existente para garantizar la seguridad y fluidez del tráfico en todas las zonas de Jipijapa.
2		**Promover la coexistencia segura entre diferentes medios de transporte urbano**:	Fomentar el respeto y la seguridad entre peatones, ciclistas, vehículos motorizados y transporte público en las vías de Jipijapa.
3		**Reducir la accidentalidad de los vehículos a motor**:	Implementar medidas específicas para disminuir los accidentes y aumentar la seguridad de conductores y pasajeros.
4		**Proteger y facilitar la movilidad de los colectivos más vulnerables**:	Asegurar condiciones seguras para peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida en el entorno urbano.

5		**Reducción de emisiones y adaptación al cambio climático**:	Integrar criterios de sostenibilidad ambiental en el diseño y gestión de la movilidad urbana, utilizando indicadores como el Índice de Calidad del Aire (IQCA) para monitorear y reducir la contaminación.
6		**Mejorar la atención sanitaria y social a víctimas de accidentes de tránsito**:	Optimizar la respuesta médica y social para minimizar los impactos negativos de los accidentes.
7		**Cumplimiento de estándares internacionales y nacionales, en conjunto con la Evaluación continua y ajuste de estrategias**:	Alinear las acciones del PNMUS con los compromisos internacionales y nacionales en materia de desarrollo sostenible, seguridad vial y cambio climático para posicionar a Jipijapa como un modelo regional en movilidad urbana sostenible; Implementar sistemas de monitoreo y evaluación para medir el impacto de las intervenciones, ajustando las estrategias según los resultados obtenidos.
8		**Educar a la población sobre seguridad vial urbana**:	Informar y formar a la comunidad en prácticas seguras de conducción y movilidad urbana.

9		**Fortalecimiento de la coordinación interinstitucional**:	Establecer una sólida cooperación entre el GAD Jipijapa, entidades gubernamentales, y la sociedad civil para implementar estrategias coordinadas de seguridad vial y movilidad sostenible.
10		**Involucrar activamente a la comunidad en la seguridad vial urbana**:	Integrar a los ciudadanos en la planificación y ejecución de acciones para mejorar la seguridad vial en Jipijapa.

Tabla 15 Metas principales para la implementación efectiva del plan

Fuente: Analista de planificación ServiCorp

Estos ámbitos de actuación son fundamentales para desarrollar un plan integral que no solo aborde los problemas actuales de seguridad vial, sino que también promueva una cultura vial segura y participativa en la ciudad.

10.3. Acciones priorizadas por parte de las instituciones.

En el marco del Plan Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (PNMUS) para el GAD Municipal del Cantón Jipijapa, se priorizan diversas acciones estratégicas para mejorar la movilidad urbana de manera segura y sostenible. Entre las principales acciones destacan la mejora de la infraestructura vial mediante la construcción y mantenimiento de calles, aceras y ciclovías seguras, así como la promoción del transporte público eficiente para reducir el uso del transporte privado. Se implementarán políticas de gestión de tráfico que optimicen la circulación vehicular y peatonal, reduciendo los tiempos de desplazamiento y mejorando la seguridad general. Además, se fomentará

activamente la movilidad activa y la micromovilidad, incentivando el uso de bicicletas y otros medios no motorizados con la creación de infraestructuras adecuadas y rutas seguras. La educación vial y la sensibilización comunitaria jugarán un papel crucial a través de campañas educativas continuas para promover el respeto a las normas de tránsito y concienciar sobre la importancia de una movilidad sostenible. Se establecerán sistemas de monitoreo y evaluación para medir el impacto de estas intervenciones, ajustando las estrategias según los resultados obtenidos. Finalmente, se integrarán criterios de cambio climático en todas las acciones, buscando reducir las emisiones de carbono y adaptarse a los desafíos ambientales emergentes, mientras se fortalece la coordinación interinstitucional para una implementación efectiva de las políticas y proyectos del PNMUS en Jipijapa.

10.4. Elaboración del Plan de Acción.

El Plan de Acción del Plan Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (PNMUS) para el GAD Municipal del Cantón Jipijapa se centra en mejorar la movilidad urbana de manera segura y sostenible. Inicia con un análisis exhaustivo de la situación actual, incluyendo datos sobre accidentes de tránsito, infraestructura vial y patrones de movilidad, para identificar áreas críticas de intervención. Los objetivos prioritarios incluyen la reducción de accidentes de tránsito, la protección de usuarios vulnerables como peatones y ciclistas, la optimización de la infraestructura vial y la promoción de conductas seguras entre los conductores. Se priorizarán acciones como la mejora de la señalización y la infraestructura vial, la promoción de transporte público eficiente, y la implementación de medidas para fomentar la movilidad activa y la micromovilidad. Las estrategias específicas se desarrollarán con asignación de recursos, cronogramas detallados y responsabilidades claras para garantizar una ejecución efectiva. La implementación se llevará a cabo de manera gradual, acompañada de un monitoreo continuo para evaluar el impacto de las medidas implementadas, ajustando las estrategias según sea necesario. Se fomentará la participación activa de la comunidad a través de consultas públicas y

campañas de sensibilización, asegurando un enfoque colaborativo y transparente en todo el proceso. Este plan busca no solo mejorar la movilidad urbana en Jipijapa, sino también contribuir al desarrollo integral y resiliente de la comunidad, alineándose con los principios de desarrollo sostenible y las metas internacionales.

10.5. Evaluación

La evaluación del Plan de Acción del Plan Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (PNMUS) para el GAD Municipal del Cantón Jipijapa se llevará a cabo de manera sistemática mediante indicadores de desempeño definidos para medir la reducción de accidentes de tránsito, la mejora de la infraestructura vial, y la promoción de transportes sostenibles. Se implementará un monitoreo continuo que incluirá la recopilación de datos actualizados sobre seguridad vial y movilidad urbana, junto con evaluaciones de impacto para analizar cambios en el comportamiento ciudadano y beneficios socioeconómicos. La participación comunitaria será fundamental mediante consultas públicas y encuestas para obtener retroalimentación sobre la efectividad del plan, asegurando un enfoque adaptativo y transparente. Se realizará un análisis costo-beneficio para evaluar el rendimiento de las inversiones, y se elaborará un informe periódico que documente los resultados y recomiende ajustes estratégicos según sea necesario, con el objetivo de mejorar continuamente la calidad de vida y la sostenibilidad urbana en Jipijapa.

10.6. Participación

Para asegurar la efectiva implementación del Plan Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (PNMUS) en el GAD Municipal del Cantón Jipijapa, se establecerán directrices claras de participación ciudadana e interacción con instituciones gubernamentales. Esto incluye consultas públicas regulares, mesas de trabajo multisectoriales, uso de plataformas digitales y redes sociales para la comunicación,

capacitaciones y talleres educativos, transparencia en la gestión con acceso abierto a la información, alianzas estratégicas con otras entidades y sectores, y campañas continuas de educación y sensibilización sobre seguridad vial y movilidad sostenible. Estas medidas no solo buscarán fortalecer la colaboración entre todos los actores involucrados, sino también promover un diálogo abierto y participativo que contribuya al éxito y sostenibilidad del plan en beneficio de la comunidad de Jipijapa.

11.CONCLUSIONES

El Plan Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (PNMUS) para el GAD Municipal del Cantón Jipijapa se centra en mejorar la seguridad vial y promover la sostenibilidad ambiental mediante un enfoque integral y multisectorial. El plan incluye la recolección y análisis de datos para identificar puntos críticos de movilidad y siniestralidad, campañas educativas y talleres para la ciudadanía, y coordinación interinstitucional. Se prioriza la integración de criterios de cambio climático, la promoción de movilidad activa y micromovilidad, y la participación comunitaria en la planificación y ejecución de acciones. Con un énfasis en la evaluación continua y la adaptabilidad, el plan busca no solo mejorar las condiciones de transporte urbano, sino también fortalecer la seguridad vial y avanzar hacia un desarrollo urbano sostenible en el Cantón Jipijapa.

12. RECOMENDACIONES

Para optimizar la implementación del Plan Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (PNMUS) en el GAD Municipal del Cantón Jipijapa, se recomienda fortalecer las campañas educativas sobre seguridad vial y sostenibilidad, mejorar la infraestructura para peatones y ciclistas, intensificar la coordinación interinstitucional para una ejecución eficiente, implementar sistemas de monitoreo continuo para evaluar el impacto de las intervenciones, y promover una participación ciudadana activa

en la planificación y ejecución de acciones. Estas medidas asegurarán un desarrollo urbano más seguro, sostenible y participativo en el cantón Jipijapa, alineado con los estándares internacionales y las necesidades locales.

13. BIBLIOGRAFIA

Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda. (2020). Agenda Hábitat Sostenible.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador. (2023). Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible del Ecuador. https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2023/10/Politica-Nacional-de-Movilidad-Urbana-Sostenible-del-Ecuador-2023.pdf

Organización Mundial de la Salud. (2017). Salve VIDAS - Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial [Save LIVES - A road safety policy package]. In Ginebra. https://bit.ly/3DGqAIn

PDOT. (2021). Pdot Gad Jipijapa 2019-2023. 1–878.

Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos [ONU-Habitat]. (2020). La Nueva Agenda Urbana Ilustrada. In Hábitat y Sociedad (Issue 10).

Vista de Evaluación de la accidentalidad en la zona urbana de Jipijapa por deficiencias en la señalización vertical.pdf. (n.d.).

(Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda, 2020)

(Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador, 2023)

(Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos [ONU-Habitat], 2020)